

Dir. Resp.: Roberto Napolitano

L'ANALISI
MERCATO E REGOLE

Se l'Europa conta i danni della caduta tedesca

di **Adriana Cerretelli**

Di pessimi allievi l'Europa ridonda da sempre come di molteplici e martellanti richiami a ordine e disciplina violati. Che però il maestro diventasse improvvisamente cattivo e finisse in quel mucchio, davvero nessuno se lo aspettava.

Forse sarà per questo che, contrariamente al solito, mercoledì al vertice Ue di Bruxelles Angela Merkel è arrivata con la faccia scura, tesa. Ormai più dei rifugiati a preoccuparla è il caso Volkswagen: la caduta di un mito, il suo paese, lo sfregio inferito ad autorità morale e leadership indiscussa della Germania e del suo modello in Europa, la falsa superiorità nella tecnologia pulita, il massacro dell'etica degli affari, con tutti gli annessi e pesanti danni collaterali.

Che fine farà a questo punto, per esempio, il Ttip, l'accordo per il partenariato transatlantico su commercio e investimenti, che già boccheggiava tra mille difficoltà ma resta essenziale per spingere la lenta crescita europea? E quale credibilità potrà rivendicare la conferenza di Parigi sul clima, che in dicembre vorrebbe consacrare l'Europa come la lungimirante antesignana della battaglia contro l'effetto serra in un contesto di ritrovata fiducia globale dopo il rovinoso disastro della riunione di Copenaghen nel 2009? E chi potrà più fidarsi del made in Germany, dei prodotti che finora non si vendevano ma si compravano?

La mazzata peggiore e più immediata rischia comunque, di scaricarsi sull'Unione europea proprio quando sembrava lentamente avviata a riprendersi dalla batosta della crisi greca. Una frenata della locomotiva tedesca per contrazione dell'export di auto (e dintorni), settore che da solo rappresenta un quinto del totale, rallenterebbe l'intera economia europea.

Ma c'è di peggio. Lo scandalo Vw è la storia del maggior grup-

po industriale tedesco che, dopo aver ampiamente contribuito a scriverle, ha barato sulle regole Ue e non, truccando le carte della propria competitività: negli Stati Uniti, in Europa ma probabilmente dovunque.

La confessione della Vw di ieri non impedirà l'aggravarsi, come se ce ne fosse bisogno, della crisi di fiducia intra-europea né i dubbi sulla credibilità di norme e standard, ambientali e non, sui quali si è costruito il mercato unico, tra l'altro con la pretesa di farne un esempio per il mondo intero. Ora è certo che quelle regole sono servite al paese membro più potente, al sistema industriale europeo più forte, non a fare più innovazione tecnologica ma a distorcere in modo occulto la concorrenza tra imprese dentro l'Unione e fuori. Truffando, con pubblicità ingannevole, sulla reale qualità ambientale delle auto tedesche e sulla tutela della salute che avrebbero dovuto garantire ai loro consumatori

Non è un'esagerazione. Perché da sempre il mercato unico e i suoi standard industriali, per un presupposto di eccellenza che ora si rivela invece una "patacca", sono costruiti a immagine e somiglianza di quelli tedeschi. In tutti i settori e con un occhio di riguardo all'auto, specie quella "pulita". Anche perché, confessano vari negozianti, «o si fa come dice Berlino oppure i dossier finiscono bloccati o morti».

E' stato così con i limiti anti-emissioni inquinanti: in nome dell'impegno

ambientalista di cui si volevano i campioni mondiali, prima i produttori di grandi cilindrate, Vw, Bmw, Mercedes hanno imposto a quelli di medie e piccole, francesi e italiani, e malgrado le loro proteste limiti molto onerosi da rispettare. Poi due anni fa marcia indietro: norme più flessibili nonostante l'altro blocco fosse questa volta pronto a rispettarne di più ambiziose.

Gli esempi si sprecano: sui gas refrigeranti per i condizionatori Berlino non rispetta la direttiva Ue perché non coincide con i suoi interessi e ignora la procedura Ue di infrazione. Sugli apparecchi medicali prima ha bloccato per anni, perché la normativa Ue non ne consentiva il riciclo per ragioni di tutela di sicurezza e salute: ora si è fatta mettere in minoranza pur di non sottoscrivere un accordo sgradito.

Con l'ultima tappa della liberalizzazione ferroviaria sta tentando il colpo grosso: la standardizzazione delle norme, che la favorisce liberamente sui binari altrui, avrebbe dovuto essere riequilibrata da una governance europea, cioè dalla fine della holding alla tedesca che non scorpora la rete dai servizi, in modo che la prima continua a



finanziare i secondi, anche se in perdita. A queste condizioni l'apertura del mercato permetterebbe al più forte di cannibalizzare le quote dei più deboli. Nessuno cede, il negoziato non avanza.

C'è poi la direttiva su sorveglianza dei mercati e sicurezza dei prodotti, ferma da anni per il rifiuto di Germania e paesi nordici di accettare tracciabilità e controlli del "made in", in breve di offrire ai consumatori europei le stesse garanzie assicurate a quelli americani. Ci fosse stata questa norma, forse la Vw avrebbe potuto essere fermata prima.

Fino a che la soffocante preponderanza degli interessi tedeschi sul mercato europeo appariva scomoda ma comunque il portato di dinamismo e serietà industriale, ricerca tecnologica e inappuntabile etica degli affari, anche se con fastidio l'Europa poteva digerire la supremazia del migliore. Oggi e domani sarà molto ma molto difficile.

La Germania è caduta dall'Olimpio per finire tra i fallibili mortali che la circondano. A capitolare per prime erano state le sue banche, con le loro manipolazioni su tassi, sovvenzioni e opacità troppo diffuse. Ma l'industria tedesca no, quella sembrava davvero una success-story solida e invidiabile. Non avesse impartito agli altri costanti lezioni sulle sue virtù da imitare mentre gabbava le leggi della competitività e della concorrenza, forse oggi per gli europei sarebbe più facile archiviare questa brutta pagina. Che invece ora rischia di smontare a poco a poco anche la conquista del mercato unico. La fiducia è persa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'economia tedesca inizia a fare i conti con lo scandalo

L'ANALISI

L'impatto dello scandalo

di **Alessandro Merli**

La Germania comincia a fare i conti con il possibile impatto sulla crescita dello scandalo Volkswagen. Anche se è troppo presto per misurarne gli effetti, il peso del settore nell'industria tedesca e nell'export è tale da non poter sottovalutare le conseguenze della vicenda, soprattutto se dovesse allargarsi.

Per il momento, l'economia tedesca gode buona salute: il Governo prevede una crescita dell'1,8% sia quest'anno sia il prossimo. L'indice Ifo, un sondaggio fra circa 8 mila imprese, pubblicato ieri, è leggermente salito a settembre, a 108,5 contro 108,4 di agosto, a fronte di attese di un calo a causa del rallentamento della crescita cinese. Un altro indicatore dell'atteggiamento delle imprese, l'indice Pmi, diffuso mercoledì, pur in calo da 55 a 54,3 resta ampiamente in territorio positivo (sopra quota 50). Entrambi i sondaggi però sono stati condotti prima dello scoppio dello scandalo Volkswagen. «Non sarebbe una sorpresa – sostiene Jonathan Loynes, di Capital Economics – se il sentimento dell'industria calasse alla prossima tornata». La preoccupazione maggiore, anche in ambienti politici, riguarda la possibilità che il caso si estenda ad altri produttori o che in qualche modo scalfisca l'immagine del made in Germany sui mercati globali. «Ho paura – ha detto Volker Kauder, esponente di spicco della Cdu, il partito del

cancelliere Angela Merkel – che tutta l'industria automobilistica del Paese ne esca danneggiata».

In questo caso, le ripercussioni potrebbero essere non da poco. Il settore auto, compresi i produttori di componenti, rappresenta oltre l'11% del settore industriale della Germania, che a sua volta è il 23,3% del prodotto interno lordo. L'auto e il suo indotto sono quindi il 2,75% del pil. Il 77% della produzione tedesca viene esportato, per circa 200 miliardi di euro, il che significa un quinto di tutte le esportazioni tedesche. Il settore occupa 775 mila persone, il 2% della forza lavoro del Paese. La sola Volkswagen impiega in Germania circa 270 mila dipendenti in 29 stabilimenti. Secondo stime di Unicredit, il settore auto genera 270 miliardi di valore aggiunto lordo all'anno, il 10% dell'intera economia, il che ne fa il settore manifatturiero più importante.

Non tutti sono convinti che il caso Vw sia destinato a far deragliare la ripresa tedesca, che in questo momento, come rileva in una nota Holger Schmieding, di Berenberg, è sostenuta dai consumi interni a fronte di alcuni seri shock esterni. Anche un crollo delle vendite di auto diesel, secondo Schmieding, provocherebbe un taglio alla crescita di non più dello 0,2%. Inoltre, questo potrebbe essere parzialmente compensato da un aumento nelle vendite di altre vetture.

Il sostegno all'economia

tedesca viene in questo momento soprattutto dall'aumento dell'occupazione, da quello dei salari (il 3% nell'ultimo anno) e dall'euro molto competitivo. Anche l'arrivo dei rifugiati, con le spese già stanziate dal Governo (circa 6 miliardi di euro, per ora), offrirà uno stimolo fiscale pari a circa lo 0,4% del pil.

«Sarebbe ironico – osserva Carsten Brzeski, economista di Ing – che dopo aver fatto fronte alla crisi greca, a quella dell'euro e alla frenata della Cina, la minaccia più grave venisse oggi dall'interno invece che dall'estero». L'incognita più grave viene dagli investimenti, già di per sé un punto debole dell'economia tedesca, che negli ultimi tempi avevano mostrato qualche segno di rilancio. Se il caso Volkswagen dovesse generare incertezza per le imprese, è probabile che queste si astengano dal fare nuovi investimenti. Inoltre, il settore auto ha finora ottenuto buoni risultati nonostante l'indebolimento della domanda dalla Cina, osserva Andreas Rees, economista di Unicredit a Francoforte. L'effetto Cina, dove va il 10% delle esportazioni di automobili tedesche, è stato compensato da altri mercati, gli Stati Uniti e l'Europa. Ora però il mercato Usa, che rappresenta il 13,5% dell'export di auto tedesche, potrebbe essere a rischio (anche se il diesel, che agli americani non

piace, è sempre stato una piccola quota del totale). Le altre destinazioni principali delle auto tedesche sono la Gran Bretagna (12%), la Francia (6,5%), l'Italia e la Spagna (4% a testa).

Un altro punto interrogativo potrebbe riguardare la Germania come destinazione di investimenti di portafoglio dall'estero. Ieri, il gruppo bancario scandinavo Nordea, il più grande gestore della regione nordica, ha annunciato che per i prossimi sei mesi i suoi fondi d'investimento sospenderanno ogni acquisto di titoli della Volkswagen, sia azioni sia obbligazioni (di cui detengono al momento poco più di 200 milioni di euro), a causa delle accuse di violazione delle norme Usa sulle emissioni e delle perdite che ne deriveranno. Il conto di Wolfsburg rischia di essere molto salato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Vw, Müller succede a Winterkorn

Oggi la nomina al consiglio di sorveglianza - Azzerati i vertici del settore tecnico

Gli sviluppi

Secondo il ministro dei Trasporti tedesco
«Diesel con il trucco venduti anche in Europa»

Rischio class-action

Gli investitori istituzionali valutano
se fare causa per le perdite subite

LA RIORGANIZZAZIONE

Lo scandalo costa il posto a Hackenberg, il padre delle piattaforme modulari. Lasciano anche Hatz (motori) e il numero uno degli Usa

Andrea Malan

■ Volkswagen nomina il nuovo vertice e prosegue il repulisti a tutti i livelli della catena di controllo, dopo lo scandalo dei test truccati sui motori diesel. Oggi Matthias Müller, attuale numero uno della Porsche, sarà nominato amministratore delegato della capogruppo Volkswagen in sostituzione del dimissionario Martin Winterkorn. Lo ha anticipato il quotidiano «Handelsblatt» citando due fonti vicine all'azienda, e lo ha confermato l'agenzia Bloomberg.

Müller, 62 anni, era citato fin dall'inizio fra i papabili per il posto di numero uno. Vicino alle famiglie Porsche/Piëch, azioniste di controllo di Vw, e gradito ai sindacati, il manager - che è stato a lungo in Audi - è stato protagonista con Porsche di una storia di straordinario successo. Per ora da Wolfsburg non arrivano commenti, e per una conferma ufficiale bisognerà attendere la riunione di oggi del consiglio di sorveglianza di Vw.

La nomina di Müller è fondamentale per colmare il vuoto al vertice (con il gruppo che è da cinque mesi anche senza presidente); altrettanto importante è la pulizia in atto, che si va trasformando in un vero e proprio tabula rasa: secondo vari media

tedeschi il responsabile della ricerca e sviluppo Audi Ulrich Hackenberg (membro del board Audi) e il capo della ricerca e sviluppo Porsche Wolfgang Hatz (che siede nel consiglio di direzione della casa di Stoccarda) lasceranno il loro posto entro la seduta di oggi del consiglio di sorveglianza in passato; i due top manager sono stati rispettivamente responsabile ricerca e sviluppo Vw e capo dello sviluppo motori. Dalla Volkswagen non è arrivato alcun commento. Hackenberg era arrivato alla Volkswagen dall'Audi nel 2007, insieme a Winterkorn, ed è il padre del sistema delle piattaforme modulari, una delle più importanti scommesse tecnologiche del gruppo tedesco.

Secondo Der Spiegel sarà costretto a lasciare il posto anche Heinz-Jakob Neuffer, successore di Hackenberg alla Vw. L'agenzia Reuters, infine, aggiunge tra le probabili vittime del repulisti Michael Horn, responsabile del gruppo tedesco negli Usa. Già il comunicato di mercoledì sulle dimissioni di Winterkorn preannunciava «nuove conseguenze personali»; ora l'intera catena di comando del settore tecnico di Wolfsburg viene azzerata; una mossa che punta a riconquistare al più presto la fiducia dei mercati e della clientela, ma che potrebbe rappresentare per Vw nel breve periodo una penalizzazione ulteriore rispetto alle conseguenze dirette dello scandalo.

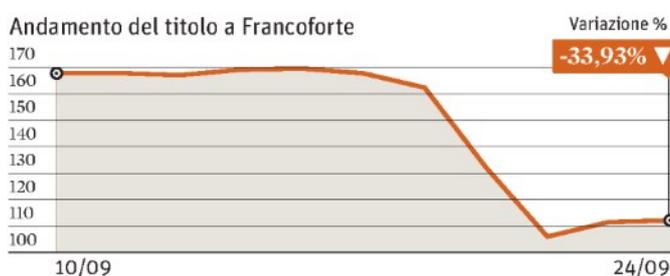
Lo scandalo, intanto, si allar-

ga giorno dopo giorno. Ieri il ministro tedesco dei Trasporti Alexander Dobrindt ha detto di essere stato informato che tra gli 11 milioni di veicoli che hanno montato il software fraudolento «ci sono anche macchine con motori diesel di cilindrata 1,6 e 2 litri vendute anche in Europa. Continueremo a lavorare a stretto contatto con la Volkswagen per capire esattamente quali veicoli sono coinvolti». Il ministero dei trasporti, ha aggiunto Dobrindt, sta anche indagando su vetture di altri produttori nell'ambito della sua inchiesta sullo scandalo Volkswagen. Il ministro non ha tuttavia fornito i nomi delle aziende le cui auto sono state sottoposte a verifiche.

Ieri l'agenzia di rating Moody's si è aggiunta a S&P e Fitch nel mettere sotto osservazione i bond Volkswagen per un possibile declassamento. Una brutta notizia potrebbe arrivare anche da Londra, dove uno dei maggiori investitori istituzionali in Vw - citato dall'agenzia Reuters - ha detto che «se verificassimo con certezza che abbiamo ricevuto dall'azienda informazioni fuorvianti, e che ciò ha pesato sui nostri rendimenti, non escludo che chiederemo i danni». I cinque maggiori azionisti privilegiati di Vw hanno perso circa 1,7 miliardi di euro dalla settimana scorsa. Le azioni della Volkswagen hanno tentato ieri un rimbalzo in mattinata per poi essere ricacciate in basso dal caso Bmw; allo Xetra hanno chiuso a 112,15 euro (+0,58%).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Volkswagen



Il settore perde il 3,3% e spinge al ribasso i listini europei: pesano le incertezze sulle regole ambientali

Lo scandalo auto affossa le Borse Alla Volkswagen inizia l'era Müller

Dalla stampa tedesca accuse anche a Bmw che nega

Lo scandalo Volkswagen affonda le Borse (Milano -2,3%) e i titoli del settore (Fca -7,5%), per i timori che possano essere interessate altre case a cominciare da Bmw, chesmentisce ogni coinvolgimento. La procura di Torino avvia

un'inchiesta. Delrio: controlli su mille auto di tutti marchi. Dopo le dimissioni del ceo Winterkorn, lasciano i vertici tecnici di Vw. Oggi sarà nominato ad del gruppo Matthias Müller, numero uno di Porsche. Servizi e analisi > pagine 2-5

Auto e Caterpillar affossano le Borse

Il settore perde il 3,3% e listini europei bruciano il 2,18%, tornando ai minimi da dicembre

Sette giorni neri

Il comparto delle quattro ruote in Europa è crollato del 16% nell'ultima settimana

I pericoli in vista

A pesare sono i rischi legati al futuro quadro regolamentare e ai test a campione

BONDE AZIONI

A Wall Street pesa l'allarme utili lanciato dal colosso Caterpillar. Stabile lo spread BTP-Bund che resta sotto quota 150

Vito Lops

I mercati "trovano" altri motivi per scendere. Con un altro massiccio ribasso (-2,18% indice Eurostoxx) le Borse europee hanno ormai annullato i guadagni messi in saccoccia ad inizio anno (anzi da gennaio cedono il 4%) portandosi ai livelli di dicembre 2014. Piazza Affari resta la migliore (+8,25%) e l'unica oltre a Parigi (+1,2%) in territorio ancora positivo, ma dopo il -2,3% di ieri si allontana ancor di più dal +30% toccato a metà aprile. Sui valori attuali (Ftse Mib a 20.581 punti) l'indice generale è tornato sui minimi del 24 agosto, ovvero all'apice della crisi cinese.

Ma questa volta non è la Cina a preoccupare, o la Grecia (dove la situazione è più tranquilla tanto che ieri i rendimenti di titoli decennali sono scesi sotto l'8%). Ma è il terremoto che sta colpendo il settore automobilistico. Partito da Volkswagen (-35% nell'ultima settimana) il contagio si è esteso ieri anche a Bmw,

dopo che il giornale tedesco Autobild ha scritto che il Suv X3 supererebbe i limiti europei di emissioni di ossido di azoto di ben 11 volte. Il risultato? Le azioni hanno perso il 5,5%, spingendo le vendite anche sugli altri titoli. La Daimler ha ceduto il 5,56%. In forte ribasso anche Fca (-7,5%). Il settore auto europeo (-3,3% ieri e -16% nell'ultima settimana) risente dei rischi di un nuovo quadro regolamentare più rigido e di potenziali nuove cattive sorprese in virtù del fatto che il ministro dei Trasporti tedesco ha annunciato che verranno condotti test "a campione" sulle emissioni di veicoli prodotti da case automobilistiche diverse da Volkswagen dopo che quest'ultima ha ammesso di aver manipolato i risultati delle prove su 11 milioni di auto alimentate a diesel anche in Europa. Al di là di tutto, il sospetto che i mercati sembrano alla ricerca di notizie negative per cavalcare l'attuale mini-trend ribassista, c'è tutto. Con tutto il rispetto, ad esempio, il titolo Fca per meno del 10% sul calcolo dell'intero Ftse Mib. Di conseguenza non basterebbe da solo per giustificare i nuovi ribassi.

Sono proseguite nel corso della giornata le vendite anche a Wall Street. In questo caso è sta-

to uno dei titoli principe del settore industriale, Caterpillar, a mettere di cattivo umore gli investitori. La società ha annunciato un profit warning (nel 2016 gli utili dovrebbero scendere del 5%) con contestuale piano di licenziamento da 4 mila dipendenti. Se Caterpillar va male, vuol dire che l'economia americana non è ancora in una fase spumeggiante. I mercati non hanno reagito ai dati macro a stelle e strisce arrivati ieri: le richieste di sussidi alla disoccupazione negli Stati Uniti la scorsa settimana sono salite di 3 mila unità a quota 267 mila. Il dato è migliore delle attese degli analisti, che scommettevano su quota 272 mila. Gli ordini di beni durevoli sono calati in agosto del 2%, una performance lievemente migliore del ribasso del 2,5% atteso dagli analisti. Difficile ricavare da questi dati prospettive aggiornate sul timing di un prossimo rialzo dei tassi. Secondo il mercato dei derivati intanto le probabilità di vedere i

tassi aumentare allo 0,5% a dicembre si assottigliano di giorno in giorno e sono ormai al 32%, quando fino allo scorsa settimana erano al 42%.

Non risente di queste turbolenze il mercato obbligazionario dell'Eurozona (spread BTP-Bund sotto 150 punti), ovattato dal programma di quantitative easing della Bce da 60 miliardi di euro al mese che, come confermato dal governatore Mario Draghi, potrebbe prolungarsi oltre l'attuale scadenza fissata a settembre 2016. Ma al momento le Borse (tra le principali a beneficiare di manovre di «Qe») anziché festeggiare scendono seguendo l'onda del momento. Prima la Grecia, poi la Cina e adesso l'auto.

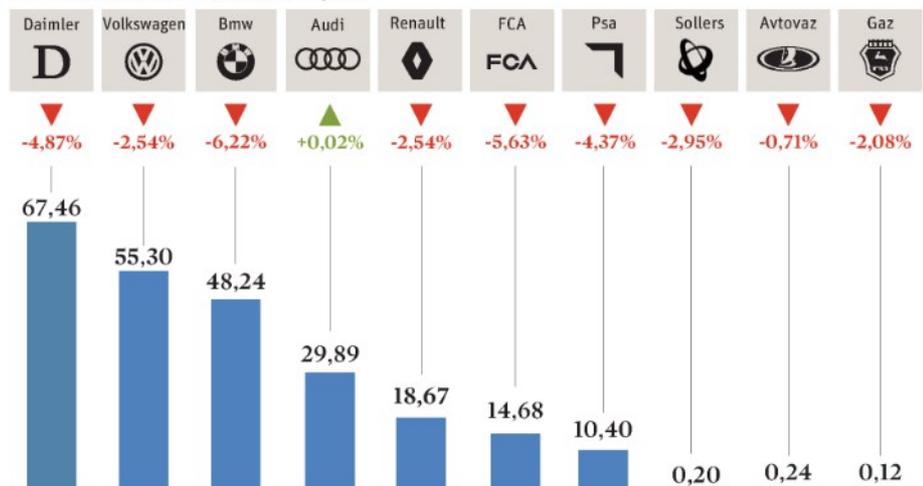
© RIPRODUZIONE RISERVATA



La frenata dell'auto e l'impatto sui listini

CAPITALIZZAZIONI DI BORSA

Dati in miliardi di euro e variazione % 1 giorno



LE BORSE

Variazioni % di ieri e da inizio anno



IL GOVERNO SU VOLKSWAGEN. ACCUSE A BMW

Un milione di auto a rischio controlli a campione in Italia

ROMA. L'Ue chiede tolleranza zero dopo lo scandalo Volkswagen. E in Italia il ministro Delrio ordina controlli campione su almeno mille auto e parla di «forse un milione» di vetture «sporche».

SERVIZI DA PAGINA 6 A PAGINA 11

Dieselpgate sfiora Bmw. Delrio: in Italia dubbi su circa un milione di auto

L'azienda di Monaco smentisce Vw nel mirino di Moody's e S&P Mega-buonuscita a Winterkorn Indagini della procura di Torino

ANDREA TARQUINI

WOLFSBURG. Mentre la Casa Bianca dichiara di considerare «molto seriamente» gli effetti sanitari del dieselpgate, l'Unione europea promette tolleranza zero e impone verifiche dure su tutte le auto nei suoi 28 paesi. In Italia il ministro dei Trasporti Graziano Delrio ordina controlli campione su almeno mille auto, come in Francia, e parla di «forse un milione» di vetture sporche in circolazione nel nostro paese. Il governo Merkel quasi con le spalle al muro ammette: auto truccate Volkswagen e di altri produttori circolano anche in Europa. I titoli dei costruttori crollano in Borsa, anche perché il quotidiano Bild accusa Bmw di avere le sue colpe. Bmw smentisce, mentre il pm di Torino Raffaele Guariniello apre un'inchiesta per disastro ambientale su Vw e procedure simili sono alle porte ovunque in Europa - dal Baltico ai Balcani, da Stettino a Trieste, da Helsinki a Lisbona - e altrove nel mondo. Il Dieselpgate targato Volkswagen cresce a dimensioni mostruose, si trasforma in tempesta perfetta, crisi d'immagine dell'Europa e del suo ruolo globale. Su questo sfondo, tra poche ore qui a Wolfsburg il Consiglio di sorveglianza sceglierà il successore del ronin smascherato Martin Winterkorn (che avrà una buonuscita di 60 milioni). Il numero uno di Porsche Matthias Mueller è dato per vincente, ma non porterà la fine del terremoto. Al Parlamento europeo, rivela Spiegel online, deputati tedeschi avrebbero premuto per controlli meno severi sui monovolume, un punto di forza della gamma Volkswagen.

«Tolleranza zero contro chi truffando sulle emissioni minaccia la salute dei cittadini d'Europa», ha annunciato la commissaria europea Elzbieta Bienkowska. Dunque per Vw, anche dal punto di vista dei risarcimenti, potrebbe finire peggio che mai. E mentre Moody's e Standard & Poor annunciano un declino dell'outlook dell'azienda minacciando cali di rating, molti governi europei corrono ad affrontare la sfida con la massima serietà e urgenza. A cominciare da Roma. «In Italia il caso Volkswagen potrebbe riguardare diverse centinaia di migliaia di auto, forse un milione, abbiamo chiesto alle autorità tedesche di sapere quante sono quelle che montano il software truccato, non abbiamo ancora otte-

nuto risposta», ha detto ieri sera a Porta a porta Graziano Del Rio, sottolineando: «Senza aspettare quei dati faremo controlli a campione su almeno mille auto di ogni marchio, al costo di otto milioni di euro». Situazione o clima simili ovunque nella Ue, cominciando da Francia e Regno Unito.

Pesanti i contraccolpi sulle piazze d'affari, nonostante l'ad di Vw Italia, Nordio, abbia garantito che i modelli ora in vendita in Italia sono in regola: Milano e Francoforte hanno perso il 2,4%, Parigi il 2,5. Crollano i titoli auto, Bmw del 6% e oltre. L'accusa di Auto Bild, pur prontamente smentita, è gravissima: anche il Suv di lusso X3 nella versione col turbodiesel 2 litri, inquinerebbe molto più del dichiarato. «Falso, siamo pienamente in regola», dice Monaco, ma il clima generale spinge tutti alla diffidenza automatica. «Il Dieselpgate», diceva ieri mattina un economista tedesco filogovernativo alla radio pubblica, «potrebbe pesare sulla Germania alla fine più dei costi del salvataggio della Grecia».

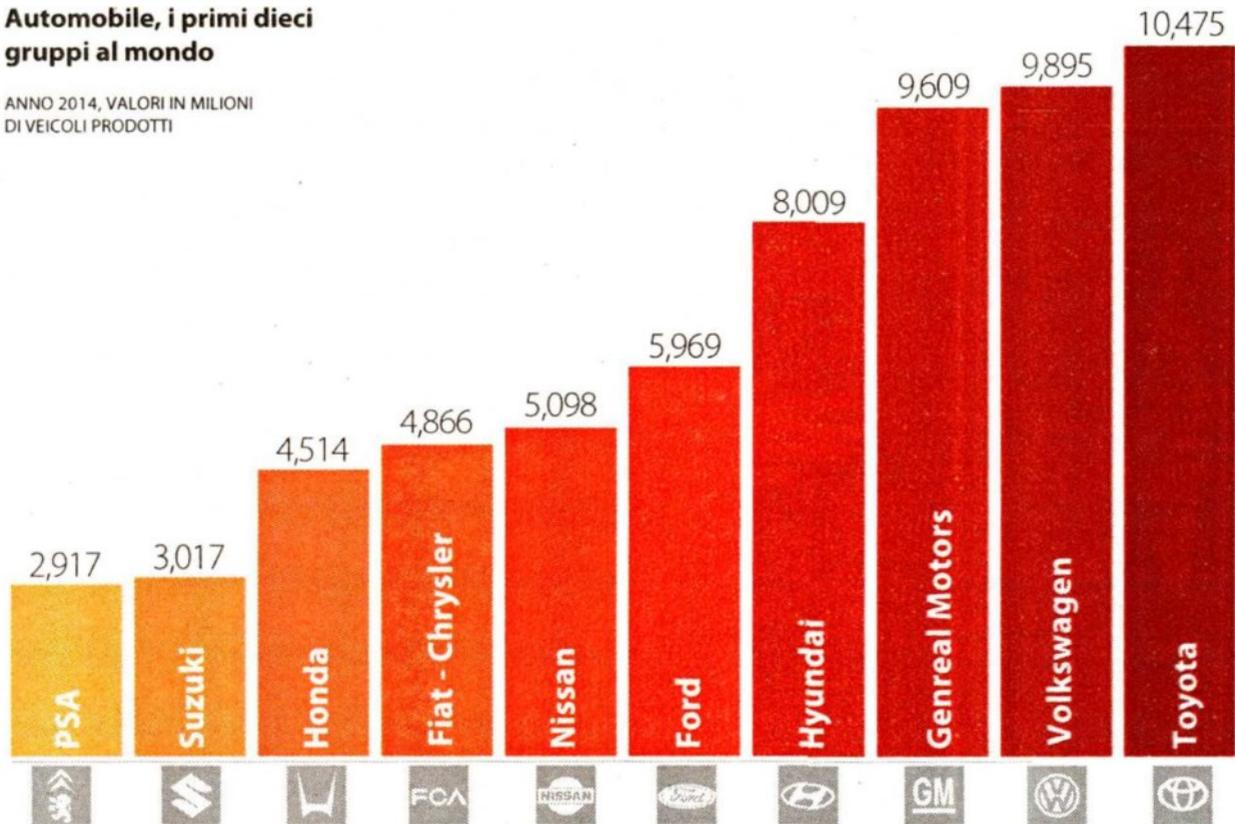
Too little, too late, troppo poco e troppo tardi: così opinioni pubbliche, media e politici nel mondo globale giudicano le risposte tedesche. E si scoprono altri scheletri nell'armadio: come la lettera dell'aprile scorso in cui Volkswagen Usa invitò tutti i possessori delle auto «sporche» a un richiamo per «modifiche al software ecologico». Per un tardivo tentativo di nascondere? I sospetti pesano anche su alcuni governi: Berlino, Parigi e Londra, scrive il Guardian, per anni hanno premuto sulla Commissione europea per test anti-inquinamento più soft. Viva le vendite, la salute è problema dei cittadini e non nostro.

ORIPRODUZIONE RISERVATA



Automobile, i primi dieci gruppi al mondo

ANNO 2014, VALORI IN MILIONI DI VEICOLI PRODOTTI



FONTE OICA

SOTTO ESAME

Jetta

FILTRO INCRIMINATO

La Jetta monta lo Lnt System che richiede, secondo le verifiche fatte dall'Icct, frequenti pulizie del filtro per garantire l'efficienza

Passat

PULIZIA INSUFFICIENTE

Nella Passat il sistema di controllo delle emissioni si chiama sistema Scr, inietta sostanze che puliscono i gas di scarico ma non sarebbero efficaci

X5

PROMOSSA AGLI ESAMI

L'Icct ha anche esaminato la Bmw X5 che ha superato i test. La Mercedes non ha fornito auto da sottoporre ai controlli

SCANDALO
Volkswagen

IN BORSA

Crollano anche
i titoli Bmw (-5,5%)
e Fca (-7,5%)



IN DIFESA

Gasolio nel mirino
Sotto processo il motore
che consuma di meno

Giorgio Ursicino

ROMA

La tempesta continua. Ieri in Germania ci sono stati un altro paio di scossoni che hanno avuto ripercussioni anche negli altri paesi d'Europa. Il ministro dei Trasporti Alexander Dobrindt, che ha avviato la commissione d'inchiesta sullo scandalo ed è stato accusato dai verdi di essere a conoscenza del software proibito, ha ammesso che il problema delle emissioni inquinanti riguarda anche le vetture vendute da questa parte dell'Atlantico: «Siamo stati informati che i veicoli con motori diesel 1.6 e 2.0 del gruppo di Wolfsburg sono stati manipolati pure in Europa». Più o meno contemporaneamente Auto Bild ha lanciato la notizia che anche il Suv Bmw con motore diesel due litri sarebbe fuori regola. La casa di Monaco si è affrettata a smentire: «Alla Bmw non imbrogliamo, siamo ovviamente conformi alle esigenze legali dei vari Paesi e passiamo tutti i test locali». In una situazione sicuramente agitata si rischia di confondere chi nell'utilizzo stradale ha emissioni superiori a quelle riscontrate nei test di omologazione (può accadere a diversi) e chi invece ha messo in atto procedure fraudolente per aggirare le regole e danneggiare i consumatori come è stata accusata di aver fatto Volkswagen. Nei prossimi giorni ci saranno sicuramente altre puntate poiché l'affaire ha fatto

Il governo tedesco: «Truccati anche i motori per l'Europa»

*Sui diesel 1.6 e 2.0 montata la centralina che inganna i test antinquinamento
Coinvolta pure la produzione Seat. Voci sui Suv Bmw 2.0, la Casa smentisce*

L'INCHIESTA

La Procura di Torino indaga: siamo competenti, qui girano auto Vw

Il pm Raffaele Guariniello, della procura di Torino, ha ordinato accertamenti sulle vetture Volkswagen e anche di altre marche che circolano nel territorio nazionale. I test saranno condotti dai carabinieri del Nas e da un pool di esperti del Politecnico di Torino. La Procura di Torino non è nuova a indagini a difesa dei consumatori: in queste settimane è in corso a Torino il processo contro la marca automobilistica cinese Great Wall per l'importazione di veicoli contenenti parti di amianto. Dopo la decisione di Guariniello di occuparsi del caso Volkswagen rischiano però di insorgere conflitti tra Procure, e in particolare con quella di Roma. Perché mai una simile inchiesta debba incardinarsi proprio a Torino, la Procura lo spiega infatti con l'argomento che Torino è competente perché anche nel capoluogo piemontese circolano vetture Volkswagen. Cosa che tutte le Procure d'Italia potrebbero sostenere.

finire il motore a gasolio sotto i riflettori ed ora si sono scatenati tutti ad effettuare verifiche con la lente di ingrandimento. La decisa presa di posizione del gruppo bavarese non ha evitato lo scivolone del titolo del 5,5% (durante le contrattazioni era andato anche sotto) alla borsa di Francoforte e ha coinvolto le quotazioni di altre aziende automotive come Fca che a Milano ha chiuso con un -7,5% (a 11,3 euro) dopo essere stata sospesa per eccesso di ribasso. In sofferenza anche Exor (-4,5%) e Cnh (-5,7%), mentre è rimasta stabile l'azione Volkswagen (+0,3%) dopo le pesanti perdite dei giorni scorsi. Moody's ha confermato il rating di Volkswagen ma ha abbassato l'outlook a negativo,

S&P ha messo l'azienda tedesca sotto "credit watch" negativo. Analisti ed esperti iniziano a fare i conti, lo scivolone potrebbe costare in totale alla più grande azienda europea oltre 50 miliardi. Da Bruxelles continuano ad arrivare gli inviti agli Stati membri di tenere alta l'attenzione, mentre l'argomento emissioni diesel è finito nell'agenda della Commissione ed è probabile che il terremoto porterà ad uno scenario tutto nuovo. Ieri sul tema è intervenuto anche il presidente di Fca John Elkann: «Un problema molto grave, ma non commento il fatto specifico, aspettiamo di vedere cosa dicono le indagini. Tutto quello che è stato detto da Sergio Marchionne sulle esigenze di consolidamen-

GLI EFFETTI SUL MERCATO «Volkswagen sarà presto costretta a difendere la sua quota»

Gli esperti si attendono una battaglia sui prezzi

ROMA - Lo scandalo Volkswagen delle emissioni truccate, oltre che modificare lo scenario mondiale dell'auto, potrebbe anche avere un impatto positivo sui consumatori che nei prossimi mesi potrebbero acquistare un'auto nuova a prezzi inferiori o comunque invariati. A farlo notare è Pietro Boggia, Principal Consultant automotive di Frost & Sullivan secondo cui, «per non perdere la propria quota di mercato a vantaggio di altri costruttori, Volkswagen potrebbe dare il via ad una guerra dei prezzi che, coinvolgendo per forza di cose tutti i costruttori, favorirebbe a breve termine i consumato-

ri». «Quello che nessun costruttore può permettersi, è di compromettere l'immagine del valore residuo del veicolo, soprattutto in un mercato dell'auto in cui la propensione all'acquisto

CHI CI GUADAGNA Nel futuro bene l'ibrido e l'elettrico

delle nuove generazioni è in discesa. Quindi - precisa l'analista - a Volkswagen conviene perdere un po' di margine ma mantenere la quota di mercato. Certo questo avrà un impatto sul

conto economico». Tutto questo accadrà nel breve-medio periodo. Mentre nel lungo periodo lo scandalo Volkswagen «potrebbe dare il colpo di grazia alla tecnologia dei motori tradizionali, schiacciati dalle sempre più stringenti restrizioni sulle emissioni. E portare l'industria dell'auto a concentrarsi, per i nuovi modelli che arriveranno nel 2020, verso vetture elettrificate, ibride o elettriche pure». E, secondo Boggia, «Toyota, leader dell'ibrido, accrescerà ulteriormente il suo vantaggio competitivo», mantenendo il primato mondiale tra i costruttori, mentre Volkswagen, dopo lo scandalo, probabilmente



PRIMA DELLA CLASSE La Volkswagen ha investito moltissimo nella ricerca per la riduzione dei consumi e dell'inquinamento, giungendo a produrre veicoli che consumano meno di un litro ogni cento chilometri: e i record vengono pubblicizzati anche adesso, al salone di Francoforte.

«dovrà rivedere i suoi progetti di sorpasso». Tra i marchi premium, invece, «Audi potrebbe perdere la sua leadership mentre - aggiunge l'analista - vedo bene Mercedes, che ha investi-

to molto nell'innovazione tecnologica. Cosa che hanno fatto anche Volkswagen e Bmw che però hanno spinto molto sui volumi e un po' meno sulla qualità». «Tra i produttori di massa

DIESELGATE » LO SCANDALO

Auto col trucco, il ciclone travolge la Bmw

La casa bavarese nega. Volkswagen, polemiche sulla maxi liquidazione dell'ad Winterkorn. Guariniello: indagine in Italia

di **Andrea Di Stefano**

ROMA

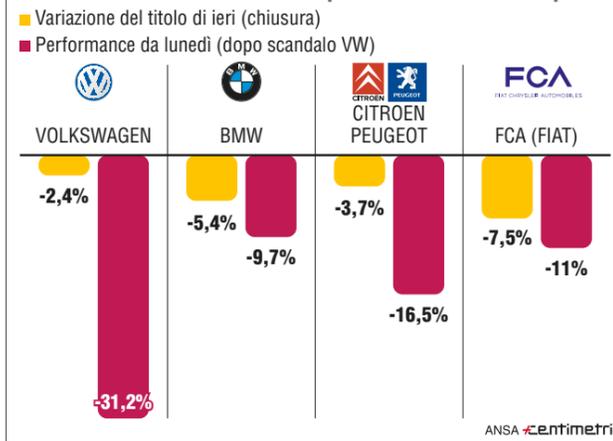
Il terremoto si allarga all'Europa, sfiora Bmw, mette sotto pressione tutto il comparto auto e fa paura ai mercati finanziari che cominciano a fare i conti dei danni economici tra multe, rimborsi e annesi: la prima stima è di 50 miliardi di euro. Il "Dieselgate" ieri ha investito in pieno un'altra grande casa tedesca: l'autorevole giornale tedesco AutoBild, che cita dati del Icct, (International Council on clean transportation), sostiene che Bmw avrebbero violato le norme europee sui tetti di emissione dei gas di scarico del modello X3Drive 20d (con il noto motore a quattro cilindri bavarese, usato su quasi tutti i modelli) avrebbero superato di 11 volte i limiti previsti dalle norme Euro6 sulle emissioni di ossido di azoto.

Bmw ha perso in Borsa fino al 10% e chiuso la seduta in ribasso del 5,6%. Male tutte le aziende del settore, Fca compresa che ha lasciato sul terreno il 7,5%. L'Icct, che ha effettuato le prime rilevazioni in Europa e poi negli Usa, aveva testato il SUV X5 della Bmw senza rilevare alterazioni o problemi, ma questo SUV usa un diverso motore a sei cilindri.

Immediata la reazione della casa bavarese: «Bmw non manipola i suoi veicoli, non distingue fra test su strada e test in laboratorio. I due studi confermano che la X5 e altri 13 nostri modelli rispettano pienamente i limiti legali sulle emissioni di NOx. Non conosciamo le procedure menzionate da AutoBild per verificare le emissioni del modello X3 su strada. Di conseguenza - conclude la nota - non è possibile spiegare i risultati, anche perché non ci sono state fornite informazioni dettagliate».

Ieri Volkswagen ha ammesso di aver manipolato anche i modelli europei. «Siamo stati informati - ha detto il ministro Alexander Dobrind - che anche in Europa i veicoli con motori diesel 1.6 e 2.0 sono stati manipolati», aggiungendo che non è ancora chiaro quanti veicoli siano coinvolti. Il ministro ha fatto sapere che ci saranno dei test a campione sulle emissioni delle auto prodotte da altre compagnie. Il consiglio di supervisione

Produttori di auto quotati in Europa



A sinistra il marchio della Bmw; a destra un controllo di emissioni in officina su una Volkswagen



Winterkorn, ex Ceo Volkswagen

L'esperto: «Vantaggio per i consumatori Crisi che scatenerà la guerra dei prezzi»



Lo scandalo Volkswagen delle emissioni trucate, oltre che modificare lo scenario mondiale dell'auto, potrebbe anche avere un impatto positivo sui consumatori che nei prossimi mesi potrebbero acquistare un'auto nuova a prezzi inferiori o comunque invariati. A farlo notare è Pietro Boggia (foto), Principal Consultant automotive di Frost & Sullivan secondo cui, «per non perdere la propria quota di mercato a vantaggio di altri costruttori, Volkswagen potrebbe dare il via ad una guerra dei prezzi che, coinvolgendo per forza di cose tutti i costruttori, favorirebbe a breve termine i consumatori. Quindi - precisa l'analista - a Volkswagen conviene perdere un po' di margine ma mantenere la quota di mercato».

dell'azienda tedesca non si limiterà ad annunciare il successore di Martin Winterkorn (in pole ad di Porsche, Matthias Mueller) ma inizierà anche a rivelare chi sono i responsabili della manipolazione che ha infangato la reputazione del colosso dell'auto. Si parla di dimissioni del capo del settore sviluppo,

Heinz-Jacob Neusser. Non mancano le polemiche sulla favolosa liquidazione per Winterkorn che andrà a riposo con 68 milioni di euro tra liquidazione, buona uscita e pensione. Le conseguenze dello scandalo si avvertono, oltre che in Borsa, anche sul merito di credito della società: Standard & Po-

or's ha posto infatti osservazione (credit watch negativo) per un possibile taglio del rating assegnato a Volkswagen. Il giudizio resta per ora al livello "A" e una decisione sul possibile declassamento sarà presa entro 90 giorni. «Il creditwatch - spiega S&P - riflette l'annuncio che Vw ha accantonato 6,5 miliardi di euro nel terzo trimestre solo per coprire i costi delle eventuali sanzioni Usa».

Una somma che rischia di essere una goccia nel mare visto che a fronte di 486mila veicoli, il caso in Europa riguarda 11 milioni di vetture. In tutti i Paesi sono scattati controlli e inchieste, Gran Bretagna compresa nonostante siano proprio Gb, Francia e Germania ad aver spinto per un ammorbidimento dei test europei sulle emissioni.

In Italia la procura di Torino ha aperto ieri un'inchiesta: il pm Raffaele Guariniello ha ordinato una serie di accertamenti sullo stato delle vetture prodotte dalla casa tedesca che circola nel territorio nazionale ma i test verranno estesi anche ad altre marche. Per ora non ci sono indagati, ma si parla già di ipotesi di reato: tra esse disastro ambientale e frode in commercio.

CRIPRODUZIONE RISERVATA

IL PRESIDENTE DI FCA

Elkann: «Caso grave Noi rispettiamo regole e ambiente»

TORINO

Lo scandalo Volkswagen («è molto grave»), ma è «specifico di una società e non un problema dell'intero settore dell'auto». Il presidente di Fiat Chrysler Automobiles John Elkann ha partecipato ieri alla cerimonia in memoria del bisnonno Filippo Caracciolo di Castagneto nella sede dell'AcI. Nella giornata romana un altro appuntamento: l'incontro al Quirinale con il presidente della Repubblica Sergio Mattarella.

Elkann non entra nel merito della vicenda che ha coinvolto la casa di Wolfsburg. «Non commentiamo quello che accade ai concorrenti, vedremo di capire meglio dalle indagini», dice. Poi aggiunge: «Sono particolarmente felice che Fca sia tra le società nel mondo più rispettose dell'ambiente».

A Piazza Affari il titolo chiude in calo del 7,5% a 11,35 euro, in un'ondata di vendite che coinvolge tutti i titoli dell'auto, contagiati dal terremoto Volkswagen e dalle voci sul coinvolgimento di altre case tedesche. Pesanti anche Cnh (-5,71% a 5,78 euro) e la holding Exor (-4,58% a 37,26 euro). Nessun cambiamento nella strategia di Fca: «Tutto quello che è stato detto da Sergio Marchionne sui benefici del consolidamento continua a valere a prescindere da quello che è accaduto a Volkswagen». Elkann spiega

che «in tutto il 2015 Fca produrrà oltre 900mila vetture e nel prossimo anno supererà ampiamente il milione di unità», mentre «solo tre anni fa, la produzione complessiva in Italia di Fiat era stata inferiore alle 400mila vetture». Merito dell'alleanza con Chrysler che ha «dato possibilità straordinarie all'Italia».

«Nel 2012 le attività automobilistiche della nostra azienda in Italia erano composte da poco meno di 48mila persone che oggi sono diventate oltre 51mila. Hanno fatto notizia le assunzioni di Melfi, con oltre 1.500

neo dipendenti a tempo indeterminato dall'inizio del 2015, va aggiunto entro la fine di quest'anno un altro migliaio di persone che stanno già lavorando o inizieranno presto negli stabilimenti di Cassino, Sevel, Termoli, Verrone e Vm



di Cento».

Il presidente di Fca, che definisce «motivo di grande orgoglio vedere il Papa negli Usa con la Fiat 500L», insiste sul tema delle alleanze. «La tesi di Marchionne - spiega - è molto chiara, è quella di cercare di risolvere il problema dell'industria, che è legato alle difficoltà di avere ritorni adeguati dai numerosi investimenti che l'industria dell'auto ha bisogno di fare. Dunque, se ci sono operatori più grandi che riescono ad avere i mezzi per fare questi investimenti su un numero di prodotti, questo va a beneficio dell'industria dell'auto».



Il Maggiolino è il modello che più ha contribuito ai successi della Volkswagen

A rischio il primato di sostenibilità

Secondo i principali indici il gruppo di Wolfsburg è al top per standard ecologici

MILANO

Chi poteva immaginarlo. Volkswagen messa, in queste ore, in ginocchio dal "dieselgate", secondo i principali indici di responsabilità sociale è invece al top per sostenibilità. Lo ricorda su tutti il Dow Jones Sustainability Indices (Djsi), il più autorevole insieme al Ftse4Good in materia, che indica il gruppo tedesco come il migliore del pianeta, tra le case automobilistiche, per sostenibilità economica, sociale e perfino ambientale.

Punteggi massimi che si ripetono, peraltro, anche per il codice di condotta interno e per la politica anticorruzione dell'azienda automobilistica di Wolfsburg.

E ora che succederà? «L'S&P Dow Jones Indices sta seguendo da vicino la situazione e il nostro partner per il Djsi, RobecoSAM, è già in contatto con la Volkswagen per ottenere ulteriori delucidazioni sul caso», spiega un portavoce sottolineando che comunque «le eventuali decisioni saranno condivise con tutti gli operatori del mercato

contemporaneamente».

Lo scandalo sulle emissioni inquinanti mette, dunque, a dura prova il gruppo di Wolfsburg che in passato si è aggiudicata anche l'European Business Awards for the Environment e che peraltro ha investito molto in nuove ricerche ed in tecnologie innovative che entro il 2019 dovrebbero contribuire allo sviluppo di veicoli più efficienti, propulsori alternativi, e soprattutto che dovrebbero essere più rispettosi dell'ambiente.

In questo ambito sono stati, tra l'altro, sviluppati, an-

che alcuni impianti fotovoltaici in diverse sedi del Gruppo proprio al fine di ridurre le emissioni annue di CO2 fino al limite di 300 tonnellate. Un'anima "verde", dunque, per la Volkswagen che ora è offuscata ma che già nel 2011 fu ampiamente attaccata da Greenpeace.

Il gruppo ambientalista, infatti, facendo la parodia di uno spot della Volkswagen che si ispirava alla narrativa di "Star Wars", denunciò infatti "il lato oscuro" degli standard di emissione di CO2.

Il ceo si dimette: serve un nuovo inizio - Istituita una commissione esterna per verificare le manipolazioni

Volkswagen, lascia Winterkorn

Il titolo recupera e chiude a +5,2 - La Ue chiede indagini a tutti gli Stati

■ Ancora alta tensione attorno all'affaire Volkswagen: il governo tedesco nega di essere stato a conoscenza delle irregolarità nelle emissioni emerse in questi giorni, mentre la Ue chiede a tutti i membri di aprire indagini sui loro mercati. Il gruppo ha preannunciato un'inchiesta affidata a esperti esterni. Intanto, l'ad Winterkorn si è dimesso: «Nessun comportamento sbagliato, ma Volkswagen ha bisogno di ripartire». In Borsa il titolo recupera dopo due crolli: +5,2%.

Services analysis ► pagine 2-4

Buferata Vw, si dimette il Ceo Winterkorn

«Il gruppo deve ripartire, mi assumo la responsabilità» - Entro venerdì la scelta del successore

La scelta

La decisione dopo una riunione fiume
Il titolo recupera il 5% in Borsa

I MESSAGGI

Il manager: «Per quel che so, non ho commesso errori»
Wolfgang Porsche: «Superare la crisi di fiducia è una sfida che richiederà molto tempo»

Andrea Malan

■ Martin Winterkorn, amministratore delegato della Volkswagen, si è dimesso. A cinque giorni dall'esplosione dello scandalo dei motori diesel truccati negli Usa, dopo un crollo in Borsa che ha fatto perdere ai soci Vw quasi 25 miliardi di euro in due sedute, il manager ha abbandonato ogni resistenza di fronte alle pressioni del comitato esecutivo (una sorta di presidium) del consiglio di sorveglianza ha lasciato il volante di Vw dopo oltre otto anni. Il titolo Vw, già in rialzo per effetto delle inevitabili ricoperture, ha recuperato il 5% a fine seduta (e anche le pressioni sul settore si sono allentate).

Le dimissioni di Winterkorn sono arrivate per dovere, e solo dopo due giorni di resistenza. «Lo faccio nell'interesse dell'azienda nonostante, che io sappia, non abbia commesso alcun errore» ha scritto nel messaggio d'addio. «Sono scosso da quanto è accaduto negli ultimi giorni. Non riesco a spiegarmi come nel gruppo Volkswagen abbiano potuto accadere errori di tale portata. Come amministratore delegato mi assumo la responsabilità per le irregolarità emerse nei motori diesel, e ho chiesto al consi-

glio di sorveglianza di mettere fine alla mia funzione di amministratore delegato».

I cinque membri del presidium - un componente della famiglia Porsche in rappresentanza del socio di maggioranza, un politico della Bassa Sassonia, tre sindacalisti - si sono riuniti all'alba nell'anonimo edificio BT10 della colossale fabbrica di Wolfsburg. La riunione è stata lunghissima, segno che la decisione non è stata facile. Al vecchio manager è stato concesso l'onore delle armi: il comitato esecutivo esprime «grande rispetto» per l'offerta di Winterkorn e lo ringrazia per «i suoi enormi contributi negli scorsi decenni e la sua volontà di assumersi la responsabilità in questo caso». A inchiesta interna appena avviata, sottolinea che Winterkorn «non era a conoscenza della manipolazione dei dati sulle emissioni». Ieri il ministro dell'Economia Sigmar Gabriel detto che il manager «si è assunto responsabilità per decisioni prese prima che lui arrivasse al vertice».

Date le circostanze, con una perdita di 6,5 miliardi di euro già annunciata e il rischio di una multa miliardaria negli Usa, il cambio al vertice era ormai inevitabile e anche i rappresentanti dei sindacati Vw, i più solidi sostenitori di Winterkorn, hanno dovuto dar prova di realismo. Il successore di Winterkorn, spiega la nota, verrà scelto in occasione della riunione del Consiglio di sorveglianza prevista per domani. La sua priorità

Gli sviluppi

L'azienda avverte «cadranno altre teste»
e deposita una denuncia in Procura

sarà ricostruire la reputazione del marchio, a pezzi per lo scandalo. «Eravamo consci che il superamento della crisi di fiducia è una sfida di lungo periodo che richiederà molta determinazione e resistenza» ha detto Wolfgang Porsche, membro del direttivo e di una delle due famiglie che controllano il 50,7% dei voti in Vw.

L'ingegner Winterkorn, che ancora la settimana scorsa girava per gli stand del Salone di Francoforte a confrontare i modelli Vw con quelli della concorrenza, passa così dalla prospettiva di un prolungamento del contratto di due anni fino al 2018, che avrebbe dovuto essere ratificato proprio domani, alla risoluzione anticipata del contratto. Nella nota di addio il manager ha scritto: «Ho sempre lavorato per servire l'azienda, i nostri clienti e i dipendenti. Volkswagen era e rimane la mia vita». Se le inchieste dovessero confermare la sua totale estraneità ai fatti, incasserebbe una liquidazione pari a due anni di stipendio; uno stipendio che l'anno scorso ha raggiunto i 15,8 milioni



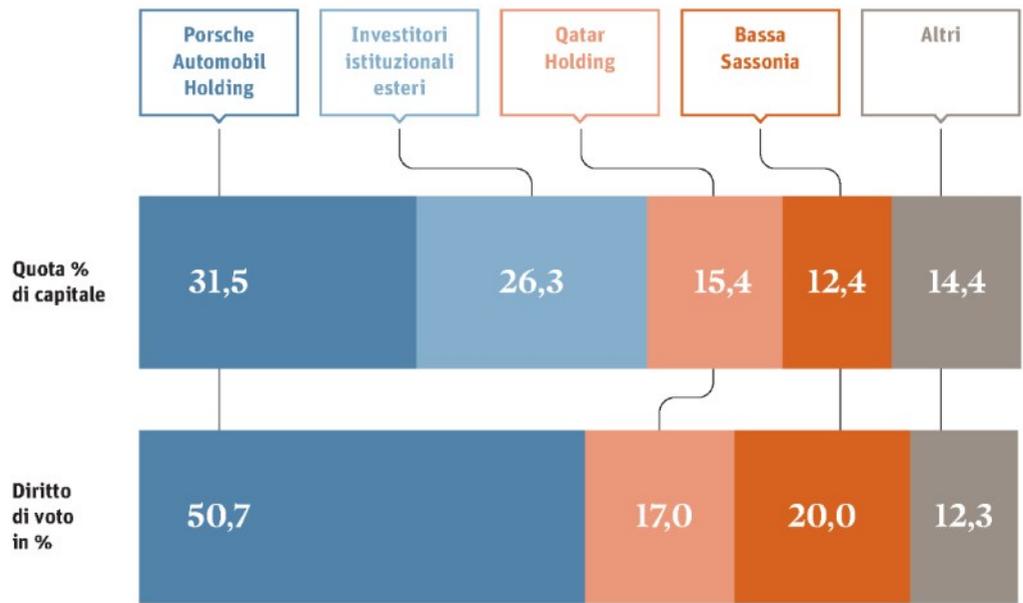
di euro. Winterkorn non sarà l'unico capro espiatorio dello scandalo: il comitato si aspetta «ulteriori conseguenze di carattere personale nei prossimi giorni». Non solo: l'azienda ha deciso di presentare una propria denuncia al procuratore di Braunschweig, e «sosterrà in ogni forma le sue indagini».

Per quanto riguarda lo scandalo dei test truccati sui motori diesel negli Usa, Volkswagen deve ancora diffondere molte informazioni. Dopo il comunicato di martedì, che parlava di «11 milioni di motori» contenenti il software truffaldino, non è ancora stato comunicato in quali modelli e in quali Paesi le auto in questione (con motori Euro 5) sono state vendute, né se tali auto rispettino, senza aiuti illegali, i limiti alle emissioni. Secondo l'analista Sascha Gommel, di Commerzbank, se Vw dovesse richiamare 11 milioni di veicoli, il costo potrebbe essere da solo superiore ai 6 miliardi di euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I soci del gruppo di Wolfsburg

Gli azionisti



Fonte: dati societari

L'ANALISI

L'occasione per cambiare davvero il sistema

L'occasione per cambiare davvero

di **Luigi Zingales**

In caso pensassimo le frodi come un patrimonio esclusivo del settore finanziario, il caso Volkswagen ci costringe a ricrederci: il problema è molto più grave e diffuso. Non si tratta di un errore (errare humanum est), neppure di una colpevole omissione, ma di un crimine perpetrato intenzionalmente e con la più scaltra malizia.

Le macchine prodotte dalla Volkswagen erano programmate per ingannare i test che controllano le emissioni di gas nocivi, così da passarli, anche se le loro emissioni superavano dalle 10 alle 40 volte il livello consentito negli Stati Uniti. E non parliamo tanto di CO₂, ma di gas di scarico di motori diesel che l'anno scorso l'Organizzazione mondiale della sanità ha dichiarato essere causa di tumori, con effetti paragonabili all'esposizione secondaria al fumo di sigaretta. A peggiorare la situazione, questo crimine non è stato perpetrato da una società di un paese in via di sviluppo, dove la cultura dell'osservanza alle regole non si è ancora sviluppata, ma da un'impresa del paese che fa dell'osservanza delle regole il suo orgoglio nazionale: la Germania (non osiamo immaginare cosa avrebbero scritto i giornali tedeschi se l'impresa fosse stata italiana).

Non sorprendentemente il prezzo delle azioni Volkswagen è crollato. La

casa automobilistica tedesca rischia una multa fino a 18 miliardi di dollari negli Stati Uniti e si ritrova la sua reputazione distrutta in tutto il mondo.

Altrettanto non sorprendentemente il crollo delle azioni Volkswagen ha trascinato al ribasso i listini azionari in Europa ed in America. La paura è che non si tratti di un caso isolato, ma di un problema diffuso. C'è anche il timore (certezza?) che questo episodio inneschi una severa reazione anti-imprese ed una pesante ondata di regolamentazione. Non è esagerato affermare che lo stesso governo tedesco sarebbe a rischio se venisse dimostrato - come sostenuto da alcuni - che era a conoscenza dell'inganno. Una simile scoperta comprometterebbe anche l'autorità morale della Germania nell'eurozona. Come potrebbero i tedeschi indignarsi contro la Grecia, responsabile di avere avuto un governo che ha truccato i conti, se si scoprisse che anche il loro stesso governo ha tollerato un imbroglio delle dimensioni di quello della Volkswagen?

Quello che è più sorprendente è che l'amministratore delegato abbia sperato di sopravvivere al suo posto. È vero che - a differenza di molte imprese che di fronte ad accuse di frode e corruzione cercano di coprire invece che di

scoprire i loro errori - Volkswagen si è comportata correttamente. Ha nominato una commissione indipendente ed ha fatto pubblica ammenda. Ma l'amministratore delegato o sapeva e quindi doveva andarsene perché colpevole. O non sapeva e quindi doveva andarsene per manifesta incapacità gestionale. In una società di quasi 600 mila dipendenti è impossibile prevenire frodi individuali. Ma qui non si tratta di una frode individuale. Si tratta di una frode che richiede la partecipazione di molti livelli dell'organizzazione. Queste sono prevenibili in due modi: un meccanismo di incentivi per i dipendenti che denunciano una scorrettezza dell'impresa e una cultura che emana dal vertice dell'impresa (*tone at the top*). Questa cultura deve rendere chiaro che l'obiettivo non è il risultato ad ogni costo, ma solo il risultato ottenuto seguendo le regole.

In molti ricordano la famosa frase di Milton Friedman che l'unica responsabilità sociale di un'impresa è di fare profitti. In pochi rammentano che la frase non finiva lì. Con lungimiranza Friedman aggiungeva

«fintanto che (un'impresa) rimane all'interno delle regole del gioco, vale a dire, si impegna in una concorrenza aperta e libera senza inganno o

frode». Purtroppo questa seconda parte sembra dimenticata non solo nel mondo del business, ma anche nel mondo delle business school. Invece che insegnare il dovere di rispettare le regole (almeno nei paesi democratici) all'interno dei singoli corsi, si preferisce sciacquarsi la bocca con dei corsi separati di etica, mal tollerati dagli studenti e poco seguiti. È arrivato il momento che anche noi professori ci prendiamo le nostre responsabilità e cambiamo il modo di insegnare. Se la cultura emana dai vertici, deve innanzitutto emanare da noi. Se il caso Volkswagen producesse questo cambiamento, i morti che l'eccesso di emissioni di ossido di azoto produrrà non saranno morti invano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CANTIERISTICA
Finmeccanica
affida a Pininfarina
il nuovo mega-yacht

TRIESTE - Presentato ufficialmente, nell'ambito del Monaco Yacht Show 2015, il concept «Ottantacinque» per un mega-yacht di lusso di ultima generazione studiato da Fincantieri e Pininfarina. «Ottantacinque» sarà un'unità di 85 metri di lunghezza, 2.460 tonnellate di stazza lorda e cinque ponti, ciascuno caratterizzato da soluzioni tecnologiche e di allestimento esclusive. Tra i dettagli più significativi una coppia di piscine gemelle sul main deck, rialzate quasi a filo con la balaustra, che insieme a un prendisole sopraelevato danno una vista costante sul mare. Il fondo mobile permette poi di tarare la profondità dell'acqua fino a portarla a zero, creando una grande piattaforma di oltre 160 metri quadrati. Dopo il Destriero, «Ottantacinque» si pone come valore aggiunto strategico per entrambe le società nel segmento dei mega-yacht, che richiede livelli di qualità e capacità produttive estremamente elevati.

DOLCI

Ferrero, altro stabilimento in Cina

TORINO - Ferrero rafforza la presenza in Cina inaugurando ad Hangzhou, nei pressi di Shanghai, un nuovo stabilimento. Una «pietra miliare» della strategia del colosso dolciario, che alla vigilia dei suoi 70 anni punta ad essere sempre più «global company». E ad esportare con i suoi prodotti, ormai parte della memoria collettiva e della quotidianità di milioni di persone, il made in Italy nel mondo. Quello di Hangzhou, è il ventunesimo stabilimento del gruppo di Alba nel mondo, un fatturato consolidato di 8,4 miliardi e 34 mila dipendenti in 53 Paesi.



ECONOMIA

RIBASSO

IL MIGLIORE
Moncler.....+3,58%

IL PEGGIORE
Banca Monte Paschi Siena.....-8,57%

Ft Italia All Share	0,20%	Francoforte	0,43%
Ft Italia Mib Stori	-0,04%	Londra Ft. 100	1,62%
Ft Italia Star	0,83%	Tokio Nikkei	INV.
Ftse Mib	-0,17%	Dow Jones (prov.)	-0,20%



IL CASO Conseguenze al vertice del colosso automobilistico dopo lo scandalo dei falsi valori di emissione

Volkswagen "sacrifica" Winterkorn

L'Ad dimissionario: «Lascio, ma non ho sbagliato io». Merkel: accuse false, il governo non sapeva

Alessandro di Lellis-Giorgio Ursicino
ROMA

Martin Winterkorn si arrende, la polemica politica in Germania divampa, Bruxelles interviene chiedendo di fare chiarezza. La più grande azienda europea è momentaneamente senza guida, ieri pomeriggio il super manager amministratore delegato del Volkswagen Group si è dimesso. Il passo indietro non è stato spontaneo perché fino a poche ore prima il Ceo di Wolfsburg aveva chiesto fiducia e si era dimostrato determinato ad andare avanti. Il cambio di rotta è arrivato su invito del Presidium del Consiglio di Sorveglianza che si era riunito dalla mattina e che forse non era compatto sul da farsi.

Al termine della riunione Berthold Huber, il presidente ad interim del cds, il sindacalista ex presidente della potente IG Metal, ha ringraziato e difeso l'ad, escludendo che fosse a conoscenza della folle strategia messa in atto dall'azienda: «Winterkorn non sapeva delle mani-

Traversie auto negli Usa



La Merkel respinge le accuse: non abbiamo "coperto" Volkswagen

polazioni dei gas di scarico, ma il gruppo ha bisogno di un nuovo inizio credibile. Accogliamo il suo senso di responsabilità». Il manager ha rilasciato dichiarazioni allineate al cds: «Serve una svolta e io mi faccio da parte, libero la strada. Il percorso intrapreso del chiarimento e della trasparenza deve andare avanti, solo così può tornare la fiducia: sono convinto che Volkswagen e la sua squadra riusciranno a superare questa difficile crisi». Ammette l'accaduto, ma esclude di aver preso parte dell'inganno: «Come ad mi assumo le responsabilità delle

irregolarità emerse, lo faccio nell'interesse dell'azienda pur non avendo assunto alcun comportamento sbagliato. E sono soprattutto interdetto che in Volkswagen fossero possibili sgarri di questa portata». Huber ha spiegato che sarà la riunione programmata del cds di domani a designare l'erede ed ha anticipato che nei prossimi giorni ci saranno altre dimissioni. L'assemblea dovrà ratificare la nomina di Poetsch alle presidenza del cds (poltrona in primavera lasciata libera da Piech), ma in questo nuovo scenario nulla è

UE COMPATTA
Bruxelles "invita" gli Stati
ad alzare il livello di attenzione
Galletti: soluzione europea

**MERCATO**

Il gruppo tedesco forte cliente dell'Italia

CONSEGUENZE Le inchieste in Usa rischiano di compromettere gli investimenti "Valanga" sulla produzione del diesel

ROMA - Un brutto scandalo che proprio non ci voleva. Ha scosso la Volkswagen che, oltre all'ingente danno economico (ormai si parla di almeno cento miliardi), impiegherà anni per rilucidare l'eccellente immagine che si era costruita nel tempo. Con modelli tecnologici e di qualità. Ma getta un'ombra sull'intero mondo dell'auto e, in particolare, sul motore diesel. Che le procedure di verifica possano diventare più severe è probabile, ma non è ancora chiaro di quanto e questo genera incertezza. Con i noti problemi di Russia e Brasile, la recente frenata della

Cina e il previsto rallentamento della corsa Usa (dura da sei anni), sembrava proprio il nostro continente la "region" più in forma del globalissimo settore automotive. Un comparto che in Italia attendeva con trepidazione normative fiscali più europee per riportare le vendite su livelli più accettabili, ma che aveva visto già ripartire l'industria con un aumento della produzione del 72% rispetto al 2015 e ulteriori prospettive di sviluppo: dopo la Panda a Pomigliano, le berline Maserati a Grugliasco, la 500X e la Jeep Renegade a Melfi stanno per partire anche le linee della

Giulia a Cassino e del Suv Levante a Mirafiori. L'auto resta una delle industrie più strategiche, che genera tanto fatturato, Pil e occupazione con grandi investimenti in tecnologia. Una frenata dell'industria tedesca potrebbe avere ripercussioni anche in Italia visto che il Volkswagen Group acquista dalle nostre aziende 1,5 miliardi di componentistica e l'intero automotive tedesco 4 miliardi. Le imprese che in Italia si occupano di auto sono ben 144 mila (per un fatturato di 117 miliardi) e danno lavoro a quasi mezzo milione di persone.



più certo. Fra la casa automobilistica Wolfsburg e il governo tedesco attività frenetiche anche sul piano politico e giudiziario. Il ministro dei Trasporti Dobrind si è difeso sostenendo di aver appreso dell'accaduto dai giornali. Almeno 4 inchieste sono in atto. Una aperta dalla procura di Braunschweig (competente per territorio) su denunce dei clienti che si sentono truffati, un'altra della stessa procura contro ignoti richiesta dall'azienda, una terza avviata dal governo (indaga una commissione presieduta dal vice ministro dei Trasporti), mentre la quarta è interna alla Volkswa-

gen, ma con il contributo di esperti indipendenti. Da Bruxelles l'Ue invita gli Stati ad alzare il livello di attenzione e a fare indagini visto che l'omologazione dei nuovi modelli è di competenza delle varie motorizzazioni nazionali. Nel nostro Paese il ministro dell'Ambiente Galletti, che il giorno precedente aveva invitato Volkswagen a chiarire, ieri ha dichiarato: «Il problema non è solo italiano ma di tutta l'Europa e va affrontato in quella sede, elevando i livelli dei controlli».

© riproduzione riservata

ADDIO
 L'amministratore delegato di Volkswagen, Martin Winterkorn ha deciso di dimettersi dal vertice del colosso automobilistico anche se «non ho fatto alcun errore»

RETROSCENA

Una guerra economica con spie e servizi segreti

Intreccio di intercettazioni tra Usa e Germania per il controllo del mercato con prodotti innovativi

ROMA - Quando la più importante casa automobilistica tedesca punta sul diesel e bara sulle emissioni rischiando una perdita di 18 miliardi, mentre di contro crescono le prospettive di mercato dell'auto elettrica made in Usa e in particolare del prototipo Apple che si guida da solo e non inquina, è automatico pensare a una guerra industriale, forse spionistica. Ultimo atto di un confronto d'intelligenza e di intelligenza abbinata a risvolti legali, che diventa di dominio pubblico con le scioccanti scuse mondiali di capi Volkswagen che dichiarano la propria «disonestà». Sullo sfondo c'è una saga familiare, interna alla Volkswagen, ma soprattutto un braccio di ferro tra Stati Uniti e Germania. Colpisce che a suggerire agli americani dell'Icct di ripetere i test sulle Vw sia stato un tedesco, Mr. Mock. E colpisce pure la sequela di infortuni nei rapporti tra Washington e Berlino sul fronte industriale e spionistico. Tutto ha inizio a fine di luglio 2013 con le rivelazioni di Edward Snowden, spia infedele della Nsa, l'Agenzia nazionale per la Sicurezza Usa, sullo spionaggio americano ai danni di diplomatici europei a Washington e New York. Il 23 ottobre emerge che Angela Merkel era intercettata da 007 Usa. Nel luglio 2014, Angela allontana da Berlino il capo-stazione della Cia in Germania dopo che il controspionaggio ha smascherato due traditori ingaggiati dagli «yankee» dentro il Bnd (Servizio d'informazioni federale) e alla Difesa. Edward Luttwak, l'analista americano, su queste pagine spiega

che la «cellula berlinese della Cia è dotata di un numero eccessivo di agenti il cui lavoro è superato... Ma una spia è sempre una spia, e lasciata al suo posto continua a fare quello che meglio conosce, specie se ha molto tempo libero e si sente sottoccupata». Minimizza. Un patto di «non spionaggio» reciproco lega gli anglosassoni (Canada, Regno Unito, Australia, Nuova Zelanda, Usa) mentre Paesi come Germania e Francia sono fuori. Gli interessi economici, configgono sul fronte bancario e industriale. Poco importa che nell'agosto 2014 emerga l'attività di spionaggio tedesco sui cellulari di Hillary Clinton e John Kerry, o che nel maggio 2015 finisca sulle prime pagine la complicità del Bnd con gli spioni americani nella raccolta di informazioni sensibili su imprese europee e tedesche e su alti funzionari del ministero degli Esteri francesi e dell'Ue. Sotto i riflettori la stazione di Bad Aibling, vicino Monaco. Alla Deutsche Bank in aprile è stata comminata dalle autorità Usa e britanniche una multa di 2,5 miliardi di dollari per aver manipolato i tassi Libor, Euribor e Tibor. Inchiesta fondata sulle intercettazioni di funzionari. Clamorosa l'intimazione della Germania (settembre 2014) a Google perché riveli la formula del suo «motore di ricerca», con la minaccia di un'ammenda da 5 miliardi di dollari. Sullo sfondo, la segretezza dei colloqui sulla messa a punto del patto di libero scambio tra Europa e Usa.

M. V.

© riproduzione riservata

PIEMME
 Mestre, Via Torino 110
 Tel. 0415320200
 Fax 0415321195

RELAZIONI SOCIALI-CENTRI RELAX

testi inseriti su www.tuttomercato.it

PIEMME
 Treviso, Viale IV Novembre, 28
 Tel. 0422582799
 Fax 0422582685

A BUSA DI VIGONZA, Daniela, ragazza mediterranea, mora, bellissima, intrigante, raffinata, simpaticissima, dolcissima Tel. 361 0447084

A CAERANO SAN MARCO, Annamaria, bellissima ragazza, di classe, effervescente, simpatica, cerca amici Tel. 366 9949108

A CAMPOSAMPIERO, Michela e Carol, appena arrivate, bellissime, dolcissime, simpatiche, cercano amici Tel. 327 8340896

A CASELLA D'ASOLO, bellissima ragazza, sorridente, raffinata, di classe, cerca amici Tel. 331 2747111

A CASTELFRANCO VENETO, bellissima ragazza, simpatica, dolce, cerca amici Tel. 345 2557066

A CASTELFRANCO VENETO, Chiara e Rosa, ragazze meravigliose appena arrivate, simpaticissime, affascinanti, allegre, cercano amici Tel. 331 5062778

A CASTELFRANCO VENETO, Veronica, bellissima ragazza, simpatica, di classe, affascinante, solare, cerca amici Tel. 380 5960862

A CONEGLIANO (uscita autostrada) ragazza semplice, acqua e sapone, ambiente riservato, solo signori distinti Tel. 347 5470048

A CONEGLIANO (vicino autostrada), Laura, bellissima ragazza, appena arrivata, stuzzicante, intrigante, simpaticissima, cerca amici Tel. 347 2269236

A CONEGLIANO, Liven, bella ragazza, carina, dolce, gentile, educata, elegante, di classe cerca amici tutti i giorni Tel. 333 1531898

A FAVARO, inebriante e servizievole, gioiosa ed affascinante, stuzzicante Tel. 333 2698799

A FELTRE, bellissima ragazza, simpatica, sorridente, servizievole, stuzzicante, raffinata, cerca amici Tel. 331 7158026

A FELTRE, Daniela, ragazza del luogo appena arrivata, bellissima, dolcissima, stuzzicante, intrigante, cerca amici Tel. 339 2983910

A FELTRE, meravigliosa ragazza, appena arrivata, stuzzicante, dolcissima, solare, cerca amici Tel. 346 - 1708502

A JESOLO LIDO, Sole, bellissima ragazza, bionda, appena arrivata, raffinatissima, dolcissima, solare e frizzante, cerca amici Tel. 327 6959852

A MESTRE (centro), Silvia, ragazza locale, classe, dolcezza, fascino, riservatezza, cerca amici Tel. 348 6043099 No anonimi

A MONTEBELLUNA, Anna, stupenda ragazza, appena arrivata, dolcissima, simpatica, sorridente, cerca amici Tel. 327 6675230

A MONTEBELLUNA, bella ragazza, dolce, simpatica, raffinata, di classe, cerca amici Tel. 368 0774888

A MONTEBELLUNA, Sofia e Lilli, bellissime ragazze, simpatiche, raffinate, eleganti, cercano amici Tel. 348 0223426

A ONE' DI FONTE, per pochi giorni, Sonia e Patrizia, mora e rossa, ragazze mediterranee, stuzzicanti ed intriganti Tel. 351 2365867

A ONE' DI FONTE, Sonia e Annie, bellissime ragazze, raffinatissime, dolcissime, simpaticissime, stuzzicanti, cercano amici Tel. 366 - 1835605

A PADOVA (zona Stanga) ragazza appena arrivata, graziosa, solare, raffinatissima, dolcissima, sbarazzina, cerca amici Tel. 328 2319077

A PADOVA Sofia, nuova ragazza, giovanile, cerca amici Tel. 331 5896456

A PIOVE DI SACCO, Lisa bella e dolce ragazza, amorevole e giovanile, cerca amici Tel. 338 - 9641881

A PONTE DI VIBOR, Sofia, magnifica ragazza, radiosa, superlativa, stuzzicante, sorridente, effervescente, cerca amici Tel. 340 9820676 amb. riservato

A QUARTO D'ALTIÑO, Sara, affascinante e raffinata signora del luogo, cerca amici distinti Ambiente sano e riservato solo numeri visibili Tel. 320 2333328

A SOTTOMARINA, Angelica, ragazza del luogo, bellissima, raffinata, dolcissima, di classe, cerca amici Tel. 351 0979079

A SPRESIANO, Lipin, bella ragazza, carina, dolce, gentile, educata, elegante, di classe, cerca amici tutti i giorni Tel. 334 2841756

A TREVISO - VILLORBA, Pamela, bellissima bionda, appena arrivata, dolcissima, raffinata, stuzzicante, intrigante, cerca amici Tel. 320 9533425

A TREVISO (zona Aeroporto) affascinante signora, gentile educata, deliziosa, simpatica, cerca amici Tel. 349 0998066

A TREVISO SUD (vicinanze Preganziol), Lisa, cerca amici Tel. 339 3489523

A TREVISO, Daniela, gentile signora, stuzzicante, dolcissima, simpaticissima, intrigante. Cerca amici Tel. 368 1172816

CASELLA D'ASOLO, bellissima ragazza, dolcissima, cerca amici Tel. 369 - 9560788

ONE' DI FONTE, bellissima e servizievole, amabile, cerca amici Tel. 333 7328353

ONE' DI FONTE, bellissima ragazza, magnifica e servizievole, cerca amici Tel. 377 8839961

PIOVE DI SACCO, Elena, dolcissima, simpatica, raffinata, di classe, cerca amici Tel. 340 4671521

SOLUZIONI PER TUTTE le situazioni Questa è l'Italia che piace, tra relax e divertimento, con la donna dei tuoi sogni, bella accattivante in amb raffinato max confort Tel. 346 0477740 num vis

TREVISO (Zona Stiore) Alessia, bella, stuzzicante, di classe, superlativa, effervescente, cerca amici Tel. 334 8578125

TREVISO, bellissima ragazza, dolcissima e molto carina. Chiamami Tel. 366 5249228

A MESTRE APERTURA
NUOVO CENTRO BENESSERE
 con massaggi orientali ed olistici con vasca in Via Cavallotti, 28
 Tel. 331 2706420

CENTRO ORIENTALE
A CASTELFRANCO VENETO
 Piazza Europa Unità, 57
 Cell. 377 8827012 / 331 5985114
 orario 10,00 - 22,00

NUOVA APERTURA
CENTRO BENESSERE ORIENTALE
 MASSAGGIO CON VASCA - BUON RELAX
 Via E. Toti, 1/C - Tel. 331 7287888
 VALLA DI RIESE PIO X (TV)
 Rotonda di Vallà

NUOVO
CENTRO BENESSERE ORIENTALE
NEW FEELING
 Via Monte Verena, 7/5
 CAZZAGO - PIANIGA (VE)
 Tel. 320 8762302

DIESELGATE » LO SCANDALO

Si dimette l'ad Volkswagen La Ue agli Stati: «Indagate»

Il cda della casa di Wolfsburg accetta il "sacrificio" di Winterkorn e lo assolve da ogni colpa. Inchiesta interna: cadranno altre teste. Il titolo recupera il 5%, il rating è sotto osservazione

di **Andrea Di Stefano**
ROMA

Mentre l'Europa invita tutti i paesi membri a svolgere indagini sulle emissioni delle auto, inevitabili, anche per arginare la caduta del titolo, sono arrivate le dimissioni dell'amministratore delegato di Volkswagen: «Serve un nuovo inizio. Nel quadro di questo nuovo inizio l'ad Martin Winterkorn ha proposto le sue dimissioni e il presidio le ha accettate», recita la nota del consiglio di sorveglianza che si è riunito ieri a Wolfsburg che ha però assolto in pieno il dimissionario Martin Winterkorn che «non era a conoscenza della manipolazione dei dati sulle emissioni», ricordando anzi «l'impagabile contributo» dato alla crescita globale dell'azienda.

Martin Winterkorn ha rivendicato le sue dimissioni «nell'interesse dell'azienda, pur non avendo assunto alcun

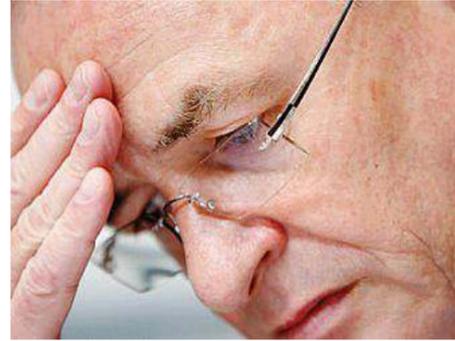
comportamento sbagliato». Il suo successore - si legge nella dichiarazione finale - sarà scelto in una nuova riunione in calendario venerdì 25. Il board riconosce «non solo il danno economico ma anche la perdita di fiducia fra i clienti nel mondo» e auspica «nuovi passi decisivi per garantire un nuovo inizio che sia anche credibile». A questo proposito il Comitato anticipa «nuove conseguenze personali nei prossimi giorni, e che un gruppo interno sta conducendo rapidamente le sue indagini».

Lo scandalo sulle emissioni truccate si sta spostando dagli Stati Uniti all'Europa anche per le dimensioni stesse del problema: aver truccato i test sulle emissioni di 11 milioni di veicoli significa che Volkswagen è responsabile di quasi un milione di tonnellate di emissioni di inquinanti atmosferici all'anno. E quanto sostiene un'analisi del Guardian pub-

blicata ieri dal quotidiano britannico. Le 482mila vetture diesel a marchio Volkswagen e Audi coinvolte in Usa secondo l'Environmental Protection Agency (Epa), l'ente di controllo statunitense, avrebbero emesso tra le 10mila e le 41mila tonnellate di gas tossici l'anno, in base al chilometraggio medio statunitense. Se le auto avessero rispettato gli standard Epa, invece, le emissioni si sarebbero fermate a mille tonnellate di ossidi di azoto.

Estendendo i calcoli agli 11 milioni di veicoli coinvolti a livello mondiale, Volkswagen potrebbe essere responsabile di emissioni stimate tra le 230mila e le 950mila tonnellate di ossidi di azoto all'anno. L'impatto delle emissioni potrebbe essere molto più elevato in Europa, dove quasi la metà delle auto sono diesel rispetto al 3% appena degli Usa.

Per ora le dimissioni di Winterkorn hanno permesso al-



Martin Winterkorn, ex ad Volkswagen

le azioni Volkswagen di recuperare oltre il 5%: le azioni privilegio hanno guadagnato il 5,19%, mentre le ordinarie il 6,92%. Calcolando il rialzo di entrambe le categorie di titoli, il Gruppo di Wolfsburg ha recuperato 3,34 miliardi di euro di capitalizzazione di Borsa in una sola seduta ma il futuro sul fronte economico rimane difficile. L'agenzia Fitch ha

messo il rating di Volkswagen sotto osservazione con implicazioni negative.

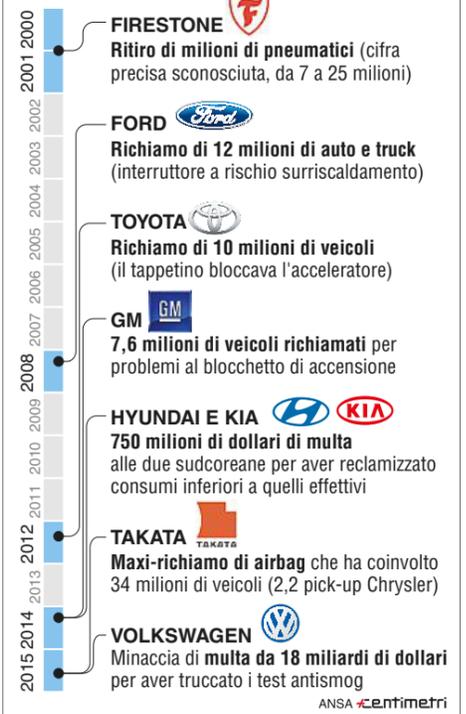
La bufera mette sotto pressione anche il governo che è nuovamente intervenuto per sottolineare che «le accuse sono false e inopportune», ha detto il ministro dei Trasporti tedesco Alexander Dobrindt.

Intanto Berlino ha annunciato una commissione d'in-

chiesta mentre la Commissione Europea ha detto che «accoglie con favore le indagini avviate in alcuni Paesi e invita tutti gli Stati membri a svolgere le indagini necessarie e riferire» i risultati raccolti all'esecutivo comunitario che «discuterà con loro come coordinarle al meglio e agevolerà lo scambio di informazioni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Traversie auto negli Usa



Un operaio al lavoro su una macchina

«Futuro diesel non compromesso»

L'esperto: «Nelle norme degli americani una fobia contro gli ossidi di azoto»

ROMA

Lo tsunami generato dall'affare Volkswagen «non mette assolutamente in discussione la validità del motore diesel». Enrico De Vita, ingegnere, opinionista e giornalista specializzato in tecnica automotive non ha dubbi che la motorizzazione a gasolio sia «la soluzione che offre il migliore rendimento energetico», ma punta invece il dito sulle politiche in tema di riduzione delle emissioni in Europa e negli Stati Uniti, ancora su posizioni ben diverse. «Quella degli americani per gli NOx, gli ossidi d'azoto, è una fobia tutta particolare - precisa De Vita - in quanto vengono additati come nemici

dell'umanità, senza tener conto che gli NOx sono composti azotati che la natura si crea da sola con i fulmini per rendere fertile il terreno e che un loro parente, l'N2O, viene usato nel Viagra come stimolante».

Per abbattere gli NOx negli Usa è stato introdotto un dispositivo in più, obbligatorio, l'SCR (Selective Catalyst Reduction): un catalizzatore che riduce gli ossidi di azoto prodotti dai gas di scarico trasformandoli in vapore acqueo e azoto. «Questo sistema - spiega De Vita - non è ancora obbligatorio in Europa, dove è presente solo su alcuni modelli anche perché l'ossido di azoto è un gas sostanzialmente innocuo per l'uomo. E non di-

mentichiamo che l'SCR per funzionare consuma gasolio, quindi l'obiettivo delle minori emissioni si raggiunge negli Usa aumentando i consumi».

De Vita precisa che il software segreto usato dalla Volkswagen è in grado di «far funzionare normalmente il catalizzatore durante i test di omologazione e di spegnerlo durante il reale impiego su strada», così da assicurare vantaggi in termini di consumi per gli utenti.

In Europa però possiamo stare tranquilli dato che l'SCR non è per ora obbligatorio per tutti e «l'imbroglio, almeno in questi termini», precisa De Vita - non può essere ripetuto. Inoltre i cicli di misurazione per verificare

gli NOx prevedono limiti diversi e quindi quelli Usa e Ue sono poco comparabili». Ecco perché le emissioni per la stessa auto in Europa e negli Stati Uniti sono diverse in quanto riferite a test differenti, con un limite di 31 mg per l'EPA contro gli 80 mg nella Ue. Nessuna discussione, dunque, sul futuro dei motori a gasolio e sulle ulteriori possibilità di un loro sviluppo, ma molte perplessità invece sui rapporti Usa-Europa in tema di emissioni, di rispetto ambientale e di politiche per il raggiungimento dei risultati. «Sorge spontaneo il dubbio che il target nascosto dell'EPA non fossero gli NOx ma l'industria motoristica europea dei diesel».

FRECCIAROSSA

A PADOVA E VENEZIA

Da oggi ancora più comfort.
Il Frecciarossa collega Venezia e Padova
a Bologna, Firenze, Roma, Napoli e Salerno.

Il numero complessivo dei collegamenti effettuati con Frecciarossa e Frecciargento rimane invariato per le tratte interessate. Scopri tutti i collegamenti su Trenitalia.com